Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

29 398 Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 466 **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 juni 2015

Op 6 februari 2015 heeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) een rapport uitgebracht genaamd «Opschakelen naar meer verkeersveiligheid». Doel van dit onderzoek was na te gaan welke extra maatregelen genomen kunnen worden om de doelstellingen voor 2020 te halen (maximaal 500 verkeersdoden en 10.600 ernstig verkeersgewonden).
Hierbij stuur ik u mijn reactie op dit rapport, zoals ik heb toegezegd tijdens het AO van 12 februari 2015 (Kamerstuk 29 398, nr. 458). Daarin betrek ik de reactie van IPO en VNG, de partners die samen met mij verantwoordelijk zijn voor het formuleren en halen van de doelstellingen voor verkeersveiligheid.

Doel onderzoek SWOV

Het doel van het onderzoek van SWOV was om op basis van een uitputtende lijst van maatregelen die extra maatregelen in kaart te brengen die voor 2020 effect kunnen sorteren, op enig draagvlak mogen rekenen en relatief betaalbaar zijn. En uiteraard berekenbaar zijn voor SWOV. Dit heeft een lijst met 18 maatregelen opgeleverd die aanvullend zijn op het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008–2020 en op de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid 2012.
SWOV heeft in kaart gebracht welke kansen en barrières worden gezien bij diverse partijen bij de uitvoering van deze maatregelen. Daartoe zijn gesprekken gevoerd met 36 partijen. Barrières liggen vooral op gebied van draagvlak, geld, kennis en sturing.
SWOV concludeert dat alleen bij inzet van alle 18 maatregelen er een kans is dat de doelstelling voor ernstig gewonden binnen bereik komt. SWOV geeft aan dat daarnaast nog vele andere maatregelen denkbaar zijn, en dat technologische ontwikkelingen gaande zijn die veel kunnen betekenen voor de verkeersveiligheid. De effecten daarvan zijn echter ofwel moeilijk meetbaar of doen zich pas voor na 2020.

kst-29398-466
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

Uitvoering 18 maatregelen

In Nederland is al veel bereikt op het gebied van verkeersveiligheid. Internationaal doen we het goed, we zijn en blijven één van de koplopers (in 2013 nummer 3) in de wereld. Dat neemt niet weg dat verdere vermindering van het aantal slachtoffers nodig is en scherpe doelstellingen helpen om de ambitie hoog te houden.
Daarom is het goed om te bezien in welke mate de 18 maatregelen van SWOV een positieve bijdrage kunnen leveren, rekening houdend met barrières die er zijn. Tevens stel ik vast dat op veel gebieden waar deze 18 maatregelen betrekking op hebben al veel gebeurt.

Als het gaat om de maatregel «andere strategie voor vervoerskeuze», dan zie ik kansen in het programma Beter Benutten. In dat programma nemen rijk, 12 regio's en het bedrijfsleven innovatieve maatregelen om de bereikbaarheid in de drukste regio's te verbeteren. Vaak gaat dit samen met een verbetering van de verkeersveiligheid.

Een andere maatregel betreft de fietsinfrastructuur. De toegenomen fietsmobiliteit van ouderen is een belangrijke oorzaak van het buiten bereik raken van de doelstelling voor het aantal verkeersgewonden. Op dit gebied zijn al veel acties in gang gezet. De Lokale aanpak Veilig Fietsen is een flinke stimulans gebleken voor gemeenten om aan de slag te gaan met een veiliger fietsbeleid. Bijna 70% van de gemeenten is hiermee bezig. Dit draagt bij aan een veiliger fietsinfrastructuur.

Op het gebied van handhaving, waar SWOV een aantal maatregelen voor noemt, heeft de Minister van Veiligheid en Justitie tijdens het AO Wegverkeer en Verkeersveiligheid van 28 mei jl. toegezegd het huidige boetestelsel te bezien, waarbij binnen de huidige kaders naar de verdere mogelijkheid van een progressief boetestelsel wordt gekeken. Uw Kamer wordt hierover voor het kerstreces geïnformeerd.

Er staat een aantal technische maatregelen voor voertuigen in het rapport. Het verplicht stellen daarvan wordt op Europees niveau geregeld. Er is al Europese regelgeving voor een antiblokkeersysteem en een autonoom noodstopsysteem voor nieuwe vrachtauto's. Voor de Informerende Snelheidsassistent (ISA) is er geen voornemen voor Europese regelgeving. Ik volg en stimuleer hierin de Europese ontwikkelingen. Specifieke nationale verplichtingen zal ik op dit gebied niet opleggen.

Sommige maatregelen zijn niet haalbaar, omdat er politieke keuzes zijn gemaakt. Zo heeft het kabinet in haar regeerakkoord afgesproken om geen prijsbeleid in te voeren om vervoerskeuzes te beïnvloeden, en een helmplicht voor snorfietsers is niet haalbaar vanwege de motie van december 2014 van uw Kamer (Kamerstuk 29 398, nr. 434), die er toe leidt dat het toelaten van de snorfiets op de (hoofd)rijbaan in combinatie met een lokale helmplicht niet mogelijk is.
Een maatregel die ziet op het verder doorvoeren van een alcoholslot voor specifieke doelgroepen wordt meegenomen in de verdere vormgeving van het alcoholslot, wat mijn ambtsgenoot van Veiligheid en Justitie en ik hebben toegezegd in het AO van 28 mei 2015.

In de bijlage bij deze brief ga ik uitgebreider in op de haalbaarheid van de 18 maatregelen die SWOV heeft genoemd[1]. Mijn conclusie is dat van de 18 maatregelen die SWOV noemt weliswaar op verschillende gebieden al het nodige in gang is gezet, maar dat volledige uitvoering van alle 18 maatregelen niet realistisch is. Zoals SWOV zelf ook aangeeft moet het in

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

gang zetten van extra maatregelen zich ook niet beperken tot de 18 maatregelen, en moeten we ook verder kijken na 2020 en naar maatregelen die niet meetbaar zijn.

Provincies en gemeenten

Bij het bereiken van de doelstellingen voor het verkeersveiligheid trek ik samen op met de decentrale wegbeheerders. Bij de uitvoering van het Actieprogramma Verkeersveiligheid en de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid zijn deze wegbeheerders belangrijke en betrouwbare partners gebleken voor het rijk.

Enkele van de 18 maatregelen hebben betrekking op het onderliggend wegennet, en vallen onder de verantwoordelijkheid van de decentrale wegbeheerders. Voor het veiliger inrichten van 30–50 km wegen en 60–80 km wegen zijn in de afgelopen jaren door het rijk samen met de decentrale overheden CROW richtlijnen ontwikkeld voor een veilige inrichting. Veel wegen voldoen al aan deze richtlijnen. Bij verdere verbeteringen spelen financiële afwegingen of specifieke omstandigheden een rol. De wegbeheerder bepaalt zelf wanneer verbeteringen kunnen worden doorgevoerd. Dat geldt ook als het gaat om de maatregelen als geloofwaardige snelheidslimieten, openbare verlichting en dergelijke, die door SWOV worden genoemd in haar rapport.

Ik heb van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) een brief ontvangen met een reactie op het SWOV rapport. Gemeenten blijven zich inspannen op het gebied van verkeersveiligheid op gemeentelijke wegen. De VNG ziet vooral een financiële barrière bij de uitvoering van de aan infrastructuur gerelateerde maatregelen. Ambities en middelen moeten met elkaar in evenwicht zijn, aldus de VNG. De VNG vraagt mijn aandacht voor onderwerpen zoals fietsveiligheid en uitvoering van de handhaving. Verder stelt de VNG dat in het rapport maatregelen ontbreken, zoals educatie en communicatie en maatregelen gericht op oudere fietsers.

Het Interprovinciaal Overleg (IPO) ziet kansen in de invoer van pro actief veiligheidsbeleid conform succesvolle voorbeelden uit Zweden. Dit beleid is gericht op het in kaart brengen van risicofactoren en beschouwt, naast infrastructuur, het volledige spectrum inclusief gedrag en voertuig. Dit biedt uiteindelijk een handreiking om maatregelen meer kosteneffectief in te zetten. Hier zal komend jaar door het IPO verder invulling aan worden gegeven.

Provincies en gemeenten benadrukken dat het niet alleen gaat om (vaak dure) maatregelen aan de infrastructuur, maar ook om maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding. Deze worden niet meegenomen in de maatregelen van SWOV omdat de effecten niet meetbaar zijn, maar ze dragen wel bij aan de verkeersveiligheid.

De gesprekken die ik met IPO en VNG heb gevoerd naar aanleiding van het rapport van SWOV hebben geleid tot een afspraak om de samenwerking te versterken. Dat kan liggen op het gebied van kennisontwikkeling en -verspreiding, of inspelen op actuele knelpunten of specifieke thema's. De door het IPO voorgestane pro actieve aanpak zal daarbij ook aandacht krijgen.
Ik ben al bezig met een inventarisatie van knelpunten die ondervonden worden door de toenemende drukte op het fietspad. Dat doe ik in samenspraak met de betrokken partijen. U ontvangt daarover een aparte brief, zoals ik heb toegezegd in het AO van 12 februari 2015.

Halen van de doelstellingen

Vanzelfsprekend blijft het mijn ambitie om, samen met de decentrale overheden en de maatschappelijke organisaties, het aantal verkeersslachtoffers zoveel mogelijk te verminderen. De doelstelling voor het aantal verkeersdoden lijkt vooralsnog haalbaar. In mijn brief van 30 april 2015 (Kamerstuk 29 398, nr. 463) heb ik u kunnen berichten dat we met het huidige aantal verkeersdoden (570 in 2014) nog steeds op koers liggen richting de doelstelling (maximaal 500 verkeersdoden in 2020). Nu duidelijk is dat het volledig uitvoeren van alle 18 maatregelen niet mogelijk zal zijn, lijkt het behalen de doelstelling voor het aantal verkeersgewonden niet voor 2020 mogelijk. Bij het vaststellen van deze doelstelling was echter niet voorzien dat het aantal fietsers zou toenemen waardoor er geen daling van het aantal verkeersgewonden is bereikt.

In mijn brief van 12 december 2013 (Kamerstuk 29 398, nr. 389) staat dat ik, als in 2015 geen zicht is op het bereiken van de doelstelling, wil bezien of ik een nieuwe ambitieuze onderbouwde doelstelling kan formuleren. Dit als antwoord op de motie van het lid De Rouwe (Kamerstuk 33 750 XI, nr. 34). In mijn brief van 10 december 2014 (Kamerstuk 29 398, nr. 431) heb ik aangegeven dat ik, nadat de nieuwe verkenning van SWOV in 2015 is uitgevoerd, samen met de decentrale overheden en de maatschappelijke partners ga bekijken of de doelstelling moet worden aangepast. De eerste resultaten hiervan zal ik u eind 2015 melden.

Ondertussen zitten we niet stil. Ik verwacht veel van technische maatregelen, die elkaar in hoog tempo opvolgen. Het zal nog even duren voordat overal zelfrijdende voertuigen rijden, maar de ontwikkelingen in die richting kunnen op kortere termijn al veel effect hebben. Ik denk bijvoorbeeld aan intelligente transportsystemen die ingrijpen bij vermoeidheid en aankomende onveiligheid. Veel nieuwe auto's zijn al voorzien van technische voorzieningen waardoor de veiligheid toeneemt.
Ook op gebied van fietsen verwacht ik dat onderzoek zal leiden tot nieuwe technische mogelijkheden die fietsen veiliger maken, zoals het feedforward systeem dat nu door TNO ontwikkeld wordt en waarmee een fietser kan zien wat achter hem gebeurt. Ook fietsgedrag heeft mijn aandacht. Uit onderzoeken blijkt dat de fietser zich niet bewust is van eigen mogelijkheden om veiliger te fietsen. Ik start binnenkort samen met de gemeenten Amersfoort en Dronten een onderzoek naar gedrag van oudere fietser. Er loopt ook nog een aantal fietsveiligheidsonderzoeken, zoals het onderzoek door SWOV en de Onderzoeksraad voor Veiligheid naar fietsongevallen.

Ik verwacht ook positieve effecten van maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding via educatie en van campagnes die inspelen op actuele ontwikkelingen, zoals afleiding en gebruik smartphones in het verkeer, zowel in de auto als op de fiets. Vooral de regionale organen verkeersveiligheid (ROV »s) zetten fors in op voorlichting en educatie.

Het gaat bij technische ontwikkelingen en gedragsbeïnvloeding om onderwerpen waarvan niet zeker is hoeveel effect ze hebben en op welke termijn, maar die zeker een bijdrage zullen leveren aan vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.

Vervolg

In het najaar brengt SWOV in het kader van de vierjaarlijkse toets van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) nieuwe prognoses uit van het aantal doden en verkeersgewonden in 2020 en 2030, bij uitvoering van het voorgenomen verkeersveiligheidsbeleid. In 2011 heeft een eerste toets

plaatsgevonden. De prognoses uit die verkenning hebben toentertijd geleid tot de conclusie dat het niet aannemelijk is dat de doelstelling voor ernstig verkeersgewonden gehaald wordt bij uitvoering van het SPV en dat het onzeker is of de doelstelling voor doden gehaald wordt. De verkenning van 2011 was gebaseerd op slachtoffergegevens van 2009. De nieuwe verkenning wordt gebaseerd op nieuwere slachtoffergegevens (verkeersdoden tot en met 2014 en ernstig verkeersgewonden tot en met 2013) en op nieuwe mobiliteitsprognoses. Bijvoorbeeld, de toename van het aantal eenzijdige fietsongevallen bij ouderen.

Aan de hand van de verkenning van SWOV ga ik dit najaar samen met de decentrale wegbeheerders bezien welke reductie haalbaar is voor 2020 voor het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden. Ook zullen wij hierbij ingaan op de toekomst van de doelstelling, waar wij gezamenlijk voor aan de lat staan. Ik zal het resultaat van deze besprekingen melden in de brief over het aantal ernstig verkeersgewonden 2014, die u zoals gebruikelijk aan het eind van het jaar ontvangt.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus